

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 34 : Données sur l'aviation — Surveillance et analyse

COMPTE SATELLITE DE L'AVIATION

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit un cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA) pouvant servir à mesurer la contribution directe de l'aviation à l'économie nationale des pays conformément à la norme du *Système de comptabilité nationale 2008* (SNA 2008), qui a été acceptée à l'échelle internationale. La mise en place de l'ASA permet aux États d'élaborer des politiques et d'effectuer des évaluations en se fondant sur des données pour planifier le développement de l'aviation. La note présente également les travaux futurs de l'OACI dans ce domaine, qui visent notamment à finaliser et valider le cadre méthodologique ASA, à obtenir que la Commission de statistique des Nations Unies (UNSC) approuve ce cadre, à faire connaître l'ASA et à en promouvoir l'acceptation par les États, et à aider les États membres à mettre en œuvre l'ASA.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à examiner le cadre méthodologique ASA décrit au paragraphe 2 ;
- à approuver le programme des travaux de l'Organisation présenté au paragraphe 3 ;
- à tenir compte des informations de la présente note pour la mise à jour de la Résolution A39-15 de l'Assemblée, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique — <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront effectuées sous réserve des ressources disponibles dans le budget du Programme ordinaire de 2020-2022 ou au moyen de contributions extrabudgétaires, notamment du Fonds volontaire pour le transport aérien (TRAF).
<i>Références :</i>	Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016) Doc 10078, <i>Rapport de la Commission économique — 39^e session de l'Assemblée</i> <i>Système de comptabilité nationale 2008</i> (SNA 2008) https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp Cadre méthodologique pour le compte satellite du tourisme (TSA) https://unstats.un.org/unsd/tradeserv/tourism/manual.html <i>Version préliminaire du document sur le cadre méthodologique ASA</i> https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx <i>Rapport de 2019 sur les avantages de l'aviation</i> https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx A40-WP/22-EC/7, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien Plan d'activités de l'OACI pour la période 2020-2022

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation favorise la croissance économique en créant des emplois et en facilitant le commerce et le tourisme internationaux, en plus de procurer divers avantages sociaux. Malgré ces avantages socioéconomiques, les États et le public ne semblent pas avoir pleinement conscience de l'importance que revêt l'aviation pour les économies nationales, avant tout parce qu'il y a un manque criant de renseignements économiques fiables à ce sujet.

1.2 Quelques études et analyses ont bien été menées pour estimer la contribution de l'aviation au produit intérieur brut (PIB) et aux emplois (par exemple, le *Rapport de 2019 sur les avantages de l'aviation*), mais aucun cadre méthodologique n'a été adopté à l'échelle internationale pour mesurer cette contribution. C'est pourquoi il arrive souvent que la crédibilité, la fiabilité, la robustesse et l'exactitude de telles estimations soulèvent des interrogations et soient remises en question.

1.3 Reconnaissant le besoin de mieux démontrer les avantages socioéconomiques de l'aviation, et mettant ainsi en évidence la place de l'aviation dans un État, la 39^e session de l'Assemblée a demandé « au Conseil de charger le Secrétaire général d'élaborer un cadre méthodologique pour la mesure économique de l'activité de l'aviation, notamment la contribution de l'aviation au produit intérieur brut (PIB), le nombre d'emplois créés par l'aviation, la consommation de l'aviation et l'impact de l'aviation sur la balance des paiements » (voir la Résolution A39-15, Doc 10075).

2. CADRE MÉTHODOLOGIQUE DU COMPTE SATELLITE DE L'AVIATION

2.1 Le cadre méthodologique du « compte satellite de l'aviation » (ASA) vise à mesurer l'incidence économique de l'aviation sur l'économie nationale conformément au *Système de comptabilité nationale 2008* (SNA 2018) adopté par la Commission de statistique des Nations Unies (UNSC) — un cadre statistique approuvé à l'échelle internationale qui fournit un ensemble complet, uniforme et flexible de comptes macroéconomiques à des fins d'élaboration de politiques, d'analyse et de recherche. La version préliminaire du document sur le cadre méthodologique ASA, qui doit être approuvée par le Comité du transport aérien (ATC), est fournie à titre de référence à l'Assemblée.

2.2 Un « compte satellite » est un compte qui est étroitement lié au SNA mais pour lequel il n'est pas obligatoire de suivre exactement les mêmes principes et qui n'est pas limité à des données exprimées sous une forme monétaire. Un compte satellite concerne une industrie ou un secteur spécifique ayant une importance particulière pour l'économie nationale. Bien des éléments d'un compte satellite ne figurent pas dans les comptes nationaux. Ils sont estimés d'une manière explicite lors de l'établissement des comptes nationaux mais fusionnés pour donner des montants plus globaux ou sont uniquement des composantes implicites de transactions qui sont estimées d'une manière globale.

2.3 Certains secteurs ont déjà mis en place des comptes satellites ou sont en voie de le faire : c'est notamment le cas du cadre méthodologique du compte satellite du tourisme (TSA) établi par l'Organisation mondiale du tourisme, l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'Office statistique des communautés européennes et la Division de la statistique des Nations Unies (UNSD) ; du Système de comptabilité économique et environnementale (SEEA) élaboré par les groupes relevant de l'UNSD ; et du compte satellite de la culture en cours d'établissement par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture.

2.4 L'élaboration du cadre méthodologique de l'ASA a été menée par le Groupe consultatif d'experts (EAG) relevant du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP). L'EAG était composé d'experts en données sur l'aviation et de spécialistes des comptes nationaux provenant

d'États, de l'UNSD et d'organisations internationales. Le groupe a reçu énormément de conseils de l'UNSD. Les résultats de comptabilité économique obtenus au moyen de ce cadre méthodologique sont validés par l'EAG à l'aide des informations disponibles dans les États ainsi que d'autres estimations.

2.5 Le cadre méthodologique de l'ASA, qui s'apparente au TSA, adopte le système de base de concepts, de classifications, de définitions, de tableaux et d'agrégats du SNA 2008, tout en assurant l'harmonisation et le rapprochement des statistiques sur l'aviation sous l'angle des comptes nationaux. Cela permet de générer des données économiques sur l'aviation [comme sa contribution directe à la valeur ajoutée brute (GVA) et au PIB] qui se comparent à d'autres statistiques macroéconomiques retrouvées dans le SNA.

2.6 L'ASA définit tout d'abord les activités de l'industrie de l'aviation et les produits générés par ses activités, de même que les produits utilisés par les activités de l'aviation pour fournir leur extrant. Étant donné que l'aviation ne figure pas en tant qu'industrie dans les comptes nationaux, ses activités n'apparaissent pas comme des activités secondaires de diverses industries. Il faut donc, pour mesurer les activités de l'aviation, extraire ces renseignements invisibles des comptes nationaux. Le SNA 2008 utilise la Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique (CITI) pour classer les activités, et la Classification centrale de produits (CPC) pour classer les biens et services ; ainsi, les définitions des activités et produits de l'aviation dans l'ASA sont également mises en correspondance avec le CITI et le CPC de façon à pouvoir être retrouvées dans les comptes nationaux.

2.7 L'ASA est constitué d'une série de tableaux, notamment ceux des ressources et des emplois (SUT) qui font partie intégrante du SNA 2008. Les SUT servent à déterminer, entre autres, la contribution directe de l'aviation à la GVA et au PIB, en décrivant : a) comment les produits (biens et services) sont introduits dans l'économie nationale (par la production intérieure ou les importations de l'étranger) ; et b) comment ces mêmes produits sont utilisés (pour la consommation intermédiaire, la consommation finale des ménages, les institutions sans but lucratif au service des ménages, la consommation finale générale des administrations, la formation brute de capital et les exportations). Les autres tableaux contenus dans l'ASA sont conçus pour prendre en compte la production d'autres éléments, monétaires et non monétaires, comme les données sur l'emploi et les indicateurs de production.

2.8 Ces tableaux constituant l'ASA fournissent des informations économiques complètes et pertinentes sur la taille de l'aviation dans l'économie nationale, notamment les suivantes :

- a) des agrégats macroéconomiques qui décrivent la contribution économique directe de l'aviation à la GVA et au PIB, et sa comparaison avec la taille d'autres industries ;
- b) la consommation détaillée par l'aviation de produits fournis par des industries connexes comme intrant intermédiaire pour fournir les extrants de l'aviation ;
- c) la balance des paiements, la rémunération des employés, les taxes générées par l'aviation et les subsides que celle-ci reçoit ;
- d) la formation brute de capital, notamment les immobilisations comme les avions et les installations aéroportuaires ;
- e) des informations non monétaires sur l'aviation, comme le nombre d'emplois créés par celle-ci, le trafic aérien généré, le nombre d'usagers de l'aviation et leurs liens.

Il faut noter que l'ASA est essentiellement descriptif de par sa nature et qu'il ne contient aucune mesure des incidences indirectes et induites de l'aviation sur l'économie nationale.

2.9 Les États peuvent utiliser les informations économiques en question ci-dessus pour accroître la compréhension et la sensibilisation quant à l'importance de l'aviation pour l'activité économique globale, et aussi quant aux interdépendances entre l'aviation et les autres secteurs économiques intervenant dans la production de biens et services consommés par l'aviation.

2.10 L'ASA permet aux États d'élaborer et d'évaluer des politiques en se fondant sur des données pour planifier le développement de l'aviation en fonction de cadres et de stratégies de développement nationaux et/ou régionaux. En outre, les institutions financières et les investisseurs pourront utiliser ces données pour estimer, par exemple, la GVA des budgets gouvernementaux (financée par les contribuables) et les investissements privés dans le secteur de l'aviation.

3. TRAVAUX FUTURS

3.1 Le cadre méthodologique ASA examiné dans la présente note de travail, sous réserve de l'approbation de l'ATC, peut être considéré comme la norme internationale de la comptabilité économique de l'aviation. Les futurs travaux sur l'ASA (dans le cadre du programme de travail concernant les données sur l'aviation et les analyses) sont notamment les suivants :

- a) finaliser le cadre méthodologique ASA et valider la conciliation de diverses données afin de mesurer les incidences économiques de l'activité aéronautique, conformément au SNA ;
- b) obtenir l'approbation officielle du cadre méthodologique ASA par l'UNSC ;
- c) de concert avec l'UNSD, faire connaître l'ASA et, une fois approuvé par l'ATC, à en promouvoir l'acceptation par les États, notamment les bureaux de statistique nationaux, les banques centrales, les autorités de transport et autres ministères chargés de portefeuilles connexes comme les finances, la planification économique et le commerce ;
- d) au besoin, fournir aux États une assistance technique au moyen d'activités de formation, de renforcement des capacités et de communication appropriées ;
- e) établir des liens clairs entre l'ASA et les autres comptes satellites comme le TSA et le SEEA ;
- f) étudier la possibilité d'élaborer un cadre méthodologique du compte satellite du transport qui intègre l'aviation et d'autres modes de transport ;
- g) élaborer des orientations sur les mesures des incidences indirectes et induites de l'aviation sur l'économie nationale.